EUROPEANMOBILITYWEEK

16-22 SEPTEMBER 2019

'유럽교통주간' 국내 활용을 위한 설명서

#mobilityweek

국문 번역 : 이클레이 한국사무소

원문 저자

POLIS –혁신적인 교통 해결을 위한 유럽 도시와 지역 네트워크

Dagmar Köhler DKoehler

@polisnetwork.eu Balázs

Németh BNemeth@polisn

etwork.eu Thomas Mourey

TMourey@polisnetwork.eu

유로시티즈

Juan Caballero juan.caballer

o@eurocities.eu

May 2019

목 차

설명서 소개 4

배경 5

2019 주제 가이드 7

올해의 주제: 함께 걸어요! 8

캠페인 참여 방법 29

설명서 소개

본 설명서는 매년 9월 16일~22일 전 세계의 지방정부들이 참여하는 '유럽교통주간(EUROPEAN**MOBILITY**WEEK)'을 기획하고 운영하는데 필요한 정보들을 캠페인 기획자들에게 제공하는 목적으로 작성되었다.

구성:
- 2019 주제에 맞는 올해의 주제 **가이드라인**
- 지역의 캠페인 기획자들에게 필요한 **핸드북**

차 없는 날(Car-Free Day)을 기념하는 지속적인 대책을 이행하고, 다양한 사람들에게 홍보 할 수 있는 캠페인들을 창작해 내는 데에 기여할 것을 목적으로 하며, 새로운 아이디어를 환영한다.

배경

매년 9월16일~22일 동안 개최되는 EUROPEAN**MOBILITY**WEEK은 지속 가능한 이동 방법을 지향하고 사람들에게 자동차 대안 이동 경험에 초대하는 캠페인이다.

유럽위원회(EC)는 아래 두 개의 도시 이동에 대한 야심찬 목표를 가지고 있다.

”- 2050년까지 기존의 화석연료를 사용하는 자동차들을 몰아낸다.
”- 2030년까지 주요 도심에서 도시물류의 탄소배출을 없앤다.

이동분야를 담당하는 유럽위원회는 다음 네 가지의 우선분야를 선정하였다:

혁신, 디지털화, 탈탄소, 사람

이 행사는 2002년에 시작된 이후 빠르게 성장하여 유럽과 다른 대륙에서도 많은 참여를 하고 있다. 2018년 기준 전세계 54개국에서 2,792도시들이 참여하였다. 도시들이 이행한 지속적 정책으로는 8,848개의 ‘이동관리’, ‘접근성’, ‘자전거 시설 증대 및 개선’이 주를 이뤘다.

‘차 없는 날 ' 을 마지막으로 하는 한주간에는 참가 도시들은 특정 공간을 도보, 자전거, 대중교통 이용객들을 위한 공간으로 지정해야 한다. 2018년도에는 1,153개의 도시들이 이 ‘ 차 없는 날’에 참여하였다.

Walk with us!

주제가이드 2019

이 가이드는 올해의 주제와 행동 구호 (‘*함께 걸어요!*’)를 소개하며 걷기와 자전거가 주는 혜택과 안전하게 이를 이행하기 위한 정책 수단, 여러 캠페인 구성 내용들이 담겨 있다.

올해의 주제
‘함께 걸어요!’

2019년 올해의 주제는 ‘함께 걸어요!’로 올해의 키워드인 ‘안전한 걷기와 자전거’에서 늘 등한시 되는 ‘걷기’에 특히 집중하고자 한다.

걷기와 자전거는 역동적인 이동수단에 속한다. 50년 전에 ‘걷기’는 자동차를 구매하고 유지하지 못하는 경우의 대체 이동수단이라고 생각되어졌다. 그러나 현재 우리 상황은 더 이상 자동차 의존도를 유지할 수 없는 상황이다.

걷기와 자전거는 유연한 교통수단이면서도 아래와 같은 혜택들을 제공한다.

”- 사회적, 경제적 접근성
”- 편의성
”- 탄소배출 없음
”- 건강에의 긍정적 효과

이러한 역동적인 이동수단들을 유지하기 위해서는 안전성이 매우 중요하다. 지역의 정책결정자들은 도로와 편의시설들을 갖춤으로써 이용자들이 안전하다고 느낄 수 있도록 해야 한다.

만약 도시의 도로 네트워크가 보행자와 자전거를 타는 사람들에게 충분한 공간을 할애하도록 설계되어 있다면, 더 많은 사람들이 걷기와 자전거타기를 선택할 것이다. 그리고 도로가 더욱 안전해짐에 따라, 도시는 아이와 부모, 노인, 장애인, 무거운 짐을 동반하는 사람 등 '모두' 를 위한 공공 공간을 더 많이 갖춘 포용적 공간으로 거듭날 것이다.

안전하고 편안한 인프라는 단지 보행자나 자전거를 타는 사람들에게 하는 투자인 것이 아니라, 모두를 위한 투자이다. 누구나 언제든 보행자가 된다. 버스 정류장, 기차역 그리고 주차장으로 향할 때, 친구 또는 가족들과 놀러 갈 때, 새로운 도시를 방문할 때, 혹은 단순히 쇼핑을 하러 거리를 건너거나 이웃을 방문할 때 등 말이다. 안전하고 접근성 높은 인프라에 투자하는 것이 바로 사회 전체를 위한 투자로 바라볼 수 있는 이유다.

그리고 잊지 말아야 할 점은, 우리는 모든 도로 사용자의 존엄과 안전을 보장해야 할 의무가 있다는 것이다.

여러분들의 도시를 걷기, 자전거 타기 좋은 도시로 만드세요. 그래서 당신의 도시를 살기 좋은 곳으로 만드세요. 2019년에는 "함께 걸어요 "

걷기 및 자전거의 효과

+2년

걷고 자전거를 탐으로써 누릴 수 있는 효과는 다양하다. 본 장에서는 도시에서의 보다 안전한 걷기 및 자전거 타기를 주창하는 지역 캠페인 운동가의 목소리에 힘을 실어줄 수 있도록, 사실적 근거와 수치를 보여주고자 한다.

건강상의 효과

자전거를 타면 그렇지 않은 사람들 보다 평균 2년 더 오래 살고, 아파서 병가를 내는 횟수도 15%나 덜 하다고 한다[1].

25분

+7년

빠른 걸음으로 하루에 25분 정도 걸으면 수명이 7년 더 연장된다. 70, 80대 노년층을 대상으로 노르웨이[2]에서 실시된 대규모 연구에 따르면, 자전거 타기와 같은 일상 운동을 30분 정도 하는 남성의 경우 신체활동을 하지 않는 남성에 비해서 최대 5년 더 장수한 것으로 나타났다.

1.Cavill, N., Davis, A. 2007년, 자전거 타기와 건강: 무엇이 증거인가?, 자전거 타는 영국

2.Holme, I., 및 Anderssen, S. A. (2015년). 노년층의 총사망률 감소를 위해서는 신체활동 증가가 금연만큼 중요하다: 오슬로 연구(2차)에 따른12년 간의 후속조치. 영국스포츠의학저널, 49(11), 743-748.

환경적 효과

한 주에 4번, 자전거로 8km를 달려 출근하는 사람이 1년이면 3,220km 나 운전을 덜 하는 것으로, 이는 휘발유 380리터를 절약하고 750kg에 달하는 CO_2 방출량을 감축한 셈이다[3].

또한, 한 사람이라도 자동차 대신 2km 미만의 거리를 일주일 간 5회 정도 걸어서 가면, 1년에 이산화탄소 배출량을 86kg정도 줄일 수 있다. (Potter, 2004년; 유럽자전거연합 참조)

보행자나 자전거 이용자에 비해, 운전자들의 대기오염 노출 정도가 보통 2배는 높다[4]. 이는 폐쇄된 환경 (차량 내부)의 대기 오염물질 농도가 야외 환경보다 더 높은 경향이 있기 때문이다. 이 밖에도, 자전거는 종종 도심 내에서 가장 빠르게 달릴 수 있는 교통 수단이 되기도 하기 때문에 (특히 러시아워), 자전거 이용자들은 오히려 교통 체증에 머무르는 시간이 짧고, 이로써 대기오염의 영향도 덜 받는다.

그렇다면 대기오염이 자전거와 걷기의 건강상 효과를 무력화시키는가? 그렇지 않다. 건강상의 긍정적 효과가 환경적 리스크 보다 훨씬 크다. 한 연구에 따르면, 보통의 도시 환경에서의 리스크가 자전거와 걷기의 건강상 효과를 넘어서려면 자전거는 7시간, 걷기는 16시간 이상 해야 한다고 한다 (Tainio 외, 2016)[5].

3.https://bit.ly/2AbmXdp

4.Dons, Evi & Int Panis, Luc & Van Poppel, Martine & Theunis, Jan & Wets, Geert. (2012년). 미세 카본블랙에 대한 개인 피복. 대기환경.

5.Tainio, M., Nazelle, A. D., Gotschi, T., Rojas-Rueda, D., Kahlmeier, S., Nieuwenhuijsen, M., Woodcock, J. (2016년). 대기오염이 자전거와 걷기의 건강상의 효과를 무력화 시키는가?

사회적 효과

도로 위 자동차가 덜 붐비는 곳을 경험한 사람들은 그렇지 않은 사람들에 비해서 이웃들에게 더욱 좋은 환경을 지원하게 된다. 도시에서의 이러한 생태교통 습관과 더욱 역동적인 이동수단은 사회적인 연대를 강화하고 이웃들과의 교류를 더 가능하게 한다. (출처: : Aldred/University of Westminster)

차 1대는 20명의 사람이 점유할 수 있는 공간을 차지한다. (The Ramblers Association, 2010)

‘걷기’는 대중교통을 통한 이동 중에서도 가장 중요한 부분이다. 따라서 개선된 도로시설은 대중교통에 혜택을 줄 수 있다. 한 연구에 따르면 대중교통과 연결된 도로 네트워크는 대중교통 수요에 상당한 증가를 가져온다[6].

Journal of Transport & Health, 3(2).

6. García-Palomares, J. C., Sousa Ribeiro, J., Gutiérrez, J., & Sá Marques, T. (2018). Analysing proximity to public transport: the role of Street network design. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, 76, 102-130.

안전에 기여

도보이용자와 자전거 사용자가 많을 수록 더욱 안전한 도보/자전거 환경이 조성된다. 이러한 현상은 도보와 자전거 이용자들을 마주칠 자동차 이용자들이 더욱 느낄 수 있다. 걷는 도로가 두 배 일 경우, 도로 사고율은 66%가 감소한다.

더욱이 자전거 타기는 생각보다 덜 위험하다. 영국에서는 자전거로 인한 사고로는 3천2백만 킬로미터당 1명의 사망자가 존재한다.

전문가들은 하루에 6,000보의 걸음을 걸어야 건강이 증진되면 10,000걸음 시 체중감소에 도움이 된다고 한다. 다소 힘들어 보이나, 직장, 활동적인 생활습관을 통해 달성할 수 있다.

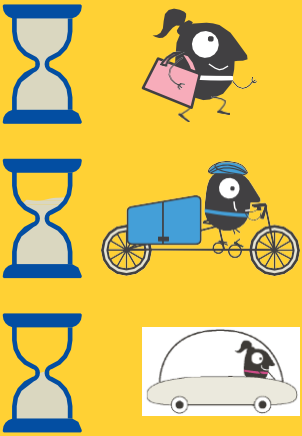
https://bit.ly/2JLZ0uy

7.Mayer Hillman (1993) Cycling and the promotion of health, Policy Studies

8.Jacobsen, P. L. (2003). Safety in numbers: More walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. Injury Prevention, 9(3), 205-209

9. European Cyclists' Federation (ECF), https://bit.ly/2NDaRkZ

Time spent in local shops



경제적 효과

도보와 자전거 이용자들에게 친화적인 도로는 지역 경제 활성화에 도움이 된다. (상점, 식당 등) . 교통 체증감소, 주차공간 감축, 차 없는 도로 시행 등을 통해 지역 경제활성화를 꾀할 수 있다.

예를 들어, 마드리드의 '새로운 이동 계획'의 이행과 '도심 도로 이동수단 접근 에 대한 규정 (UVAR) '시행 이후 2018년 12월, ' Gran Via(car-free)'를 통해 상점 매출이 9.5%증가하였으며, 마드리드 중심부 8.6%, 전반적 도심지역 3.3%로 집계되었다. [10]

영국에서는 런던시내에 새로운 도로인프라가 구축된 이후 66%의 도보 이용자가 더욱 자주 쇼핑한다라고 답변하였으며, 90%의 지역상점주들은 도보개선이 이윤에 영향을 미친다 라고 답변하였다.

프랑스 자전거 연맹 (Fubicy)과 정부 등이 함께 수행한 한 연구[11] 에 따르면 자동차 이용자들이 지역상점에서 쓰는 시간은 평균적으로 도보이용자들의 53.7%에 미쳤다. 자전거 이용자들은 도보이용자들이 쓰는 시간의 60.4%의 시간을 쓴다.

https://diario.madrid.es/wp-content/uploads/2019/01/MC-_gastos-navidad-DEF.pdf

10.Fubicy and ADEME, 2003, 'Piétons et cyclistes dynamisent l es commerces de centre-ville et de proximité', study led by Fubi cy, with the cooperation of ADEME. Dossier du vélo urbain n°6, August 2003 – publication Ademen°4841

이는 도보 및 자전거 이용자들이 자동차 이용자보다 더 많은 시간을 도로에서 보낸다는 것을 의미한다.

게다가 지역경제에는 활동적인 이러한 이동방식들이 개인들에게 상당한 경제적 효과를 안겨준다. 벨기에 브뤼셀에서 수행한 한 연구에 의하면 자동차에서 자전거로 이동수단을 변경한 거주자들은 1년에 2,853유로(380만원 상당)를 절감하는 효과를 가져온다. 이는 유지비, 세금, 연료를 포함하며, 심지어 구매비용은 포함되지 않는다.

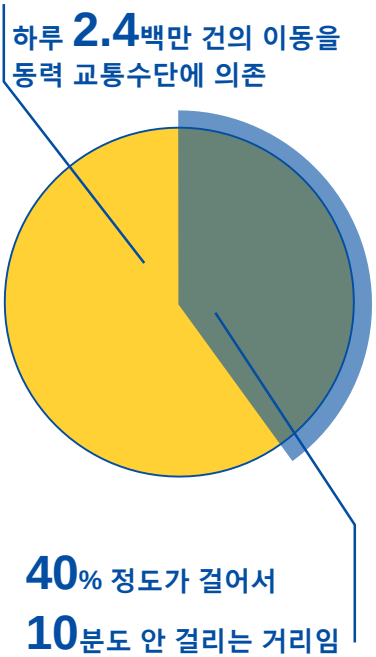
€2,853
saving/year

12. Transport & Mobility Leuven. (2012). Impact et potentiel de l'usage du vélo sur l'économie et l'emploi en Région de Bruxelles-Capitale. Les effets directs et indirects de l'usage du vélo en 2002, 2012 et 2020, pour le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

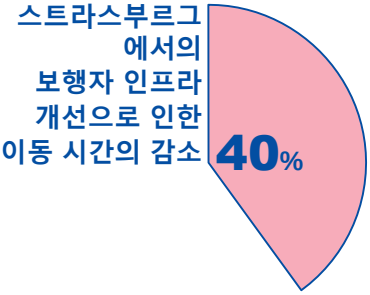
유럽도시들의 장기적 대책

신체 움직임을 활용한 활동적인 교통수단을 보다 활성화하려면, 지방 정부는 어떤 노력을 기울여야 하는가? 그런 관점에서, 도시들이 시도해볼 수 있는 활동 및 대책의 예시를 살펴보도록 하자.

도시 내 짧은 이동 거리에 대해서는 사람들로 하여금 걷고 자전거를 타게 할 수 있는 여지가 상당히 크다. 예를 들어, 런던에서는 걸을 수 있는 거리(2km 미만)인데도, 동력 교통수단 (승용차, 모토사이클, 택시 또는 대중교통)로 이동하는 건수가 하루에 2.4백만 번에 달한다고 한다. 이 중 40%는 걸어서 10분도 채 걸리지 않는 거리이다. 이 밖에도, 총 이동거리 중 일부라도 걸어갈 수 있음에도 동력 교통수단을 이용하는 건수가 추가로 1.2백만에 이른다고 밝힌 연구결과도 있다 (예를 들어, 지하철역까지 오고 가기 위해 자동차나 버스를 이용함)[13].



그러므로, 이러한 가능성을 실현하기 위해, 걷기 및 자전거를 위한 인프라에 투자해야 한다. 그러나 유럽의 정치 및 행정 의사결정자들은 자신의 관할구역에 걷기나 자전거 활성대책을 도입했을 때 초래될 수 있는 교통혼잡을 우려하는 경우가 있다. 그러나, 플로우 (FLOW) 프로젝트[14]에서 발표한 여러 사례연구를 보면, 걷기나 자전거를 위한 인프라를 설치하면 오히려 교통혼잡이 완화된다고 한다. 예를 들어, 프랑스 스트라스부르그 (Strasbourg)에서는 보행자 인프라를 개선함으로써 버스의 이동 시간을 40%나 줄일 수 있었다.



자전거와 걷기를 보다 활성화할 뿐만 아니라 이를 안전한 교통 수단으로 인식시키기 위해서 다양한 대책을 활용할 수 있다.

13. 런던의 교통, 2017년, 도보 잠재력에 대한 분석
14. Flow의 도시에 관한 진실: https://bit.ly/2ve8wjS

지속가능한 교통을 위한 계획

도시 내 걷기 및 자전거 이용을 지속적으로 계획하고, 이러한 걷기 및 자전거 전략을 전반적인 도시 교통전략과 효과적으로 접목시키기 위해서는, 걷기/자전거 전용 계획 및 전략을 채택할 필요가 있다.

폴란드 크라쿠프 (Krakow)는 서로 다른 교통 수단이 모두 공평한 대우를 받으면서 공간을 보다 효율적으로 사용하고자, 1993년에 지속가능한 교통정책을 채택한 첫 번째 도시이다. 해당 정책 하에서, 크라쿠프를 3 구역으로 분류 (A, B, C) 하였는데, A 구역 전체는 보행자와 자전거 이용자 전용구역으로; B 구역은 동력 교통수단의 제한적 통행만 허용; C 구역은 주로 자동차를 위한 구역으로 설정하였다. 전구역에 걸쳐서, 본 정책의 주된 목표는 교통약자 도시로의 접근/이동을 가능하도록 하는 데 있었다. 이런 맥락에서, 크라쿠프는 신호등에 음성안내시스템을 도입하고, 교차로의 도로경계석을 낮추며, 주요 다층식 입체 교차로에는 엘리베이터를 설치하기도 하였다. 일부 보행자 도로에는 시각장애인을 위해 근처에 교차로가 있음을 알려줄 수 있도록 점자블록을 추가로 설치하였다. 이러한 인프라 개선은 교통약자 뿐만 아니라 모든 이용자들에게 도움이 된다.

스위스 바젤 주(Canton of Basel)에서는 걷기와 자전거를 지속가능한 도시교통계획의 핵심사항으로 포함시키기도 하였다. 해당 전략문서에서는 인프라 개선과 의식 고취를 함께 조합한 형태의 대책들이 실행 될 것이라 예견하고 있다. 그 중 가장 눈에 띄는 대책으로 위험한 교차로 위로 자전거 이용자와 보행자를 위한 육교를 건설하거나, 주요 대중교통 중심지에서의 자전거 주차장 확충 또는 맞춤식 교통계획 캠페인 제공을 꼽을 수 있다.

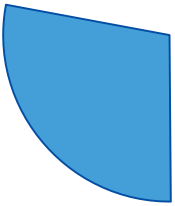
또한, 비엔나의 사례[15]에서 보는 바와 같이, 시행정당국 내에 "도보 사무관 (Walking Officer)" 및 "자전거 사무관 (Cycling Officer) " 과 같은 역할을 공무원들에게 부여해주면 신체를 이용한 활동적인 교통에 관한 계획과 활동을 보다 잘 기획 및 조율할 수 있을 것이다.

15. 비엔나 도시: https://bit.ly/2Gsa5kw

인프라 개선

걷기 및 자전거 인프라를 언급함에 있어, 넓고, 편안하고, 안전하며, 잘 관리된 보행자 도로와 자전거 전용 도로를 빼놓을 수 없다.

파리 중심가에는 걷기, 자전거 및 레저 활동을 위한 8각형의 차 없는 공간 (car-free space)이 센 (Serine) 강을 따라 새로이 마련되었다[16]. 최근까지도 해당 지역은 센 강을 따른 자동차 통행량이 많아 혼잡 고속도로로 여겨졌었다. 그러나, 부둣가 주변길이 자전거 이용자와 보행자에게 개방이 된 지 6개월만에, 파리 중심부에 진입하는 차량의 수가 매일 1.349대나 (28.8%) 줄어들었다 (2016년 대비 2017년 2월 수치). 이는 자전거 도로에 대한 대규모 투자와 시속30km 제한구역, 시속20km "합류구역" (meeting zones) 및 보행자 구역의 광범위한 적용이라는 큰 흐름에 부합하는 조치라 볼 수 있다[17].



부둣가 주변길이 보행자와 자전거 이용자에게 개방된 지 6개월 후, 파리 중심부내 차량 통행 감소

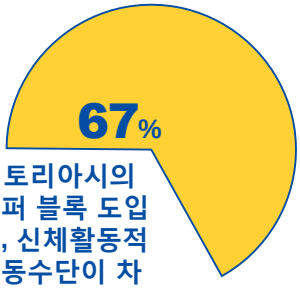
28.8%

자전거 및 걷기를 위한 인프라 확충이 비단 파리와 같은 대도시에만 국한되는 것이 아니다. 스페인 비토리아 (Vitoria-Gasteiz), 네덜란드 그로닝겐 (Groningen) 또는 오스트리아 그라츠 (Graz)와 같은 중형급 도시들도 신체를 이용한 활동적 교통수단에 보다 쉽고 편안하게 접근할 수 있도록 혁신적인 대책들을 도입하고 있다.

비토리아는 "슈퍼 블록 " 이란 개념을 처음으로 도입하였다[18]. 이는 도시를 여러 구획으로 나누고, 해당 구획 내에서 도보나 자전거로 이동하는 사람들에게 우선권을 주는 제도이다. 자동차나 대중교통은 해당 블록 밖의 주변 도로로 통행하도록 하였다. 슈퍼 블록을 도입하고 나서, 비토리아는 활동적 이동수단이 2014년 전체 교통수단 분담률의 67%를 차지하는 쾌거를 이루었다[19].

네덜란드 북부에 위치한 그로닝겐 도시에는 70년대서부터 자전거 인프라를 개발해 왔기에, 자전거 이용자도 운전자 못지 않은 혜택을 누리고 있다.

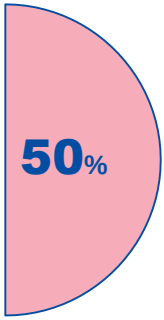
16. 파리에 관한 정보: https://bit.ly/2ZtFVpS
17. ~~그을음 없는 도시~~: https://bit.ly/2IRNv7J
18. CIVITAS 프로그램: https://bit.ly/2UtcIrn
19. EPOMM: https://bit.ly/2XGygCZ



비토리아시의 슈퍼 블록 도입 후, 신체활동적 이동수단이 차지하는 교통수단 분담률

이러한 종류의 인프라는 자전거 이용자의 안전을 크게 향상시켜 준다. '패시브-온열 자전거 도로(여름 동안 지표면에 발생한 열을 모으고 저장하여 겨울에 길을 덥히고 눈을 녹이는데 이용하는 자전거 도로)' 및 자전거 이용자에게 우선 통행권을 주는 지능형 교통 신호등 체계 도입을 비롯한 혁신적인 자전거 인프라 구현을 위해 꾸준히 노력하고 있다[20]. 네덜란드 정부의 통계에 따르면, 네덜란드 그로닝겐 도시에서 자전거가 차지하는 교통수단 분담률은 거의 50%에 달한다[21].

오스트리아 그라츠에서는 종합 전략을 채택하며 자전거 인프라와 정보 캠페인 투자를 통해 신체를 이용한 활동적 이동수단을 활성화 하고자 하였다. 그라츠의 자전거 인프라망은 123km의 자전거 도로와 약 800km에 달하는 자전거 친화구역 (시속30km로 제한)으로 구성되어 있다. 또한, 그라츠는 전 세계에서 인접 보행구역이 가장 넓은 곳 중 하나로 (도심지역의 6%)[22], 자전거와 걷기가 높은 교통수단 분담률 (각 20%)을 차지하고 있다[23].



그로닝겐시의 자전거 교통수단 분담률

2017 유럽교통주간상 (European Mobility Week Award)을 수상한 보다 작은 규모의 도시인 그리스 이구메니차 (Igoumenitsa)에서는 자전거 인프라망 (신규 자전거 도로 설치, 확장, 개조 및 이정표 설치)를 개선하였고, 공공 자전거 대여 및 쉐어링 시스템을 개발하였다. 시당국에서도 보행자 거리를 신설 및 확장하고, 포장도로, 건널목 및 횡단보도를 개선하였다.

20. 가디언 신문(Guardian), 그로닝겐 (Groningen)의 자전거 투자 방법, https://bit.ly/2emxN54
21. 네덜란드 국토교통부(Ministry of Infrastructure and water management), 2018년, 자전거에 대한 진실, https://bit.ly/2vqpzAF
22. 그을음 없는 도시: http://www.sootfreecities.eu/sootfreecities.eu/public/city/graz
23. EPOMM: http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=1&list=1

자전거 주차

도시 내 자전거 이용을 활성화하는 것, 대중교통까지의 원활한 연계를 꾀하는 것, 그리고 자전거로 도심까지 온 후 걸어서 도시를 활보할 수 있도록 하는 것, 이 세 가지를 달성하기 위해서는 적절한 자전거 주차대안을 마련해야 한다.

유럽의 많은 도시들은 자전거 주차 설비에 투자하고 있으며, 때로는 많은 수요를 충족시키기 위해 거대 구조물을 짓기도 한다. 예를 들어, 네덜란드 위트레흐트 (Utrecht) 도시는 기차역 아래에 자전거 주차장을 건설하여, 2020년 말까지 약 12,500대의 자전거를 수용할 계획이다. 아직 괄목할 만한 성과가 나오지 않았지만, 불가리아의 도시들도 2016년부터 자전거 주차장을 도심지의 각기 다른 장소마다 설치하도록 국가주차법에서 규정하고 있어, 신규 자전거 주차장을 설치하는 데 적극적으로 나서고 있다. 해당 규정은 주거구역 (아파트 당 1.5개의 주차공간), 학생거주지역 (침대 2개 당 1개의 주차공간), 사무실 건물 (사무실 100m^2 마다 1개의 주차공간), 상업구역 (35m^2 마다 1개의 주차 공간) 및 대중교통 정거장 (승객 30명/h 당 1개의 주차공간)에 적용된다[24].

체코공화국의 흐라데츠크랄로베 (Hradec Králové) 와 같은 유럽 도시의 특징 중 하나는 자전거 주차 인프라에 혁신적인 디자인 선보인다는 점이다. 2015년에 전자동식 주차 타워를 흐라데츠크랄로베에 건설하였는데[25], 이 7층 주차타워는 고작 8mx8m 밖에 되지 않는 공간에 무려 110대가 넘는 자전거를 수용할 수 있다. 또한 기차역과 상당히 근접한 곳에 위치해 있기 때문에, 눈에 띄기 쉽고, 지속가능한 교통수단을 이용하는 시민들의 이동을 원활하게 하는 데 기여하고 있다.

24. ECF, 2018년, 지속가능한 교통에 부합하는 건물 건축, https://bit.ly/2UKlPVF
25. 엔듀란스(ENDURANCE), 2015년, 자전거 타워– 자전거 자동주차시스템, https://bit.ly/2ICoE8y

걷기와 자전거를 위한 새로운 툴(Tool) 도입

신체활동적 이동수단을 이용한 게임을 도입한 후의 그단스크시 내 도보로 등교하는 학생 비율 증가율

모바일 애플리케이션과 기타 전자기기는 지역사회를 집결 시킬 수 있을 뿐만 아니라, 자전거 타기나 걷기를 보다 활성화 시키는 데도 활용할 수 있다. 폴란드 그단스크 (Gdańsk) 시당국은 활동적인 교통수단을 이용한 게임을 일부 학교에 도입하였다. 학생들은 자신의 개인카드를 전자센서에 태그 하여, 자신의 도보 및 자전거를 탄 거리를 기록할 수 있다. 캠페인 실시 3개월 후, 도보로 학교에 통학하는 학생 수는 캠페인 실시 전 48.4%에서 57.4%로 증가하였다[26].

볼로냐 (Bologna)의 Bella Mossa 애플리케이션[27]은 자전거 이용자나 보행자들에게 영화티켓이나 제휴 바(bar)에서의 무료 음료권을 부상으로 제공해주었다. 이러한 애플리케이션을 통해 항시 15,000명의 시민들이 걷거나 자전거 타기와 같은 신체활동에 참여하고 있다.

전기자전거의 등장은 장거리 이동시에 자전거의 이용을 보다 촉진시키고, 자전거에 대한 접근성 (특히 노인층의 접근성)을 높이는 데 도움이 된다. 공공 자전거 쉐어링 풀(pool)에 전기자전거를 포함시킴으로써, 누구든지 전기자동차를 탈 수 있도록 할 수 있다. 그 대표적인 예가 밀라노 (Milan)의 BikeMi 시스템[28]과 마드리드 (Madrid)의 BiciMAD 시스템이다[29]. 이 두 도시에서는 각각 1,150대 및 2,028대의 전기자전거를 시민들에게 보급하였다. 마드리드의 경우는 100% 전기자전거인 반면, 밀라노는 전기자동차와 기존의 공공 자전거 모두가 동일한 자전거 보관소 (docking stations)를 사용한다.

26. SWITCH 캠페인 자료표: https://bit.ly/2XFwvG5
27. 프로젝트 Reform의 선진 사례 https://bit.ly/2GuwwFS
28. BikeMi 웹사이트 : https://www.bikemi.com/en/service-info/info/whats-bikemi.aspx
29. BiciMAD 웹사이트 : https://www.bicimad.com/index.php?s=que

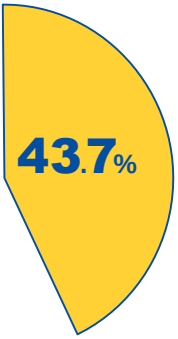
규정 및 인식 제고

보행자와 자전거 이용자를 보다 안전하게 보호해 줄 수 있다는 점 외에도, 시속 30km 제한구역을 도입하면 동력 교통수단의 이용을 완화할 뿐 아니라, 특정 지역의 소음 및 배출량을 줄일 수 있다. 독일의 교통부에서는 학교, 유치원 및 병원 근처의 주요 도로에 시속 30km의 제한 구역을 두기 위한 법률 개정안을 승인하였다. 이러한 조치는 지금까지 주거 지역에서만 제한적으로 실시되어 왔다.

학교거리 (School Streets) 프로그램은 볼차노(Bolzano)지역의 초등학교를 다니는 어린이들의 안전과 자율적 이동을 강화하는 데 도움을 주고 있다. 이는 등하교와 같이 교통량이 많이 몰리는 러쉬아워에 단시간 동안 (약 15분) 학교 주변 특정 거리에 자동차의 통행을 제한하는 프로그램이다. 학부모들이 자동차로 학교 정문에 자녀들을 내려주고 픽업하는 것을 사실상 금지시키는 것이다. 볼차노 지역에는 약 6,000명 가량의 초등학생이 있으며, 자동차가 아닌 다른 교통수단의 분담율이 도시 내 모든 이동의 80%에 이른다. 학교거리 프로그램의 교통혼잡 예방 효과 설명을 위해, 다음의 예시를 들어보자. 6,000명의 초등학생들이 자동차를 타고 등교하는 경우, 러쉬아워 시간대에 도로 위의 차량 이동이 최소한 4.800번은 더 늘어나게 된다. 이는 하루 전체 자동차 이동양의 8%에 해당하는 수준이다[30].

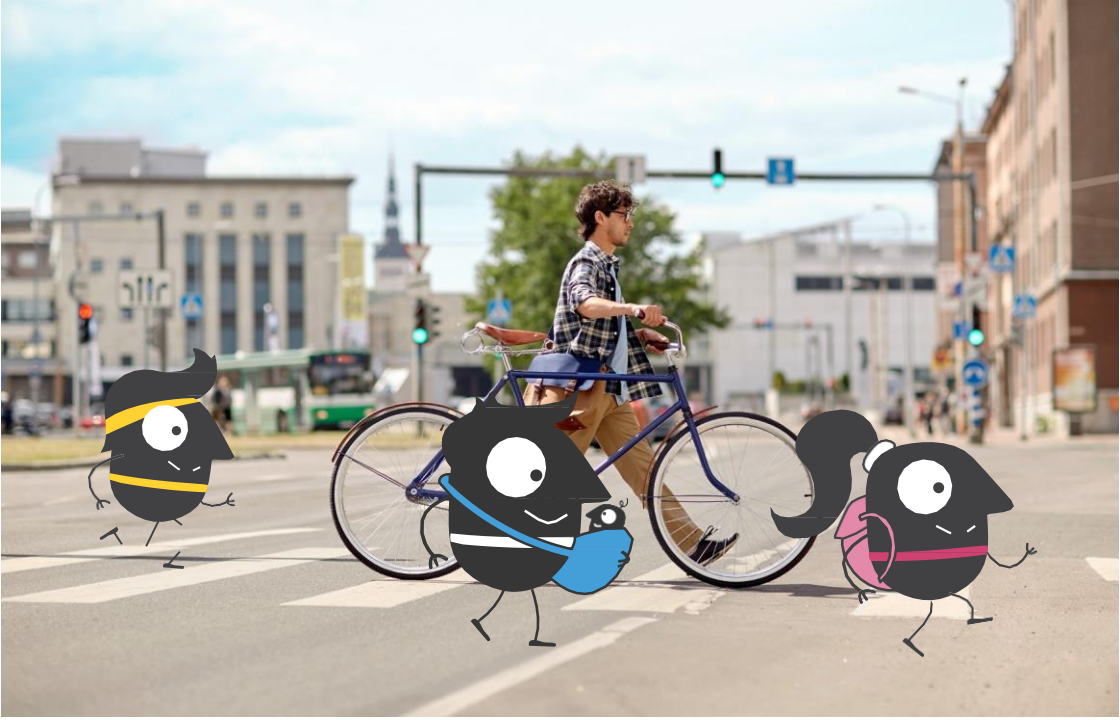
볼차노시의 학교 거리 프로그램을 통한 일별 차량 총통행량 감소율

스페인 코르도바 (Córdoba)의 초등학교를 대상으로 "워킹 버스(walking bus) " 서비스 (i.e. 같이 걸어서 등교하는 그룹)에 대한 예비연구를 실시한 결과, 참가자의 43.7%가 선호하는 이동수단이 개인 승용차에서 도보로 완전히 또는 부분적으로 바뀌었다. Kingham과 Ussher (2007년)의 연구에서도 함께 걸어서 등교하는 학교차원의 프로그램이 지역사회에 대한 소속감을 높이고, 어린 나이에 사회성을 기르는 데 도움이 된다고 밝히고 있다.



코로도바시의 '워킹 버스' 프로그램 참가자들의 선호 교통수단이 도보로 완전히 또는 부분적으로 바뀐 비율

30. FLOW 프로젝트, 2018년, 혼잡정체 감소를 위한 걷기 및 자전거의 역할, https://bit.ly/2a01oAX



이러한 컨셉은 아일랜드를 비롯한 몇몇 국가로 퍼져 나가고 있으며, 더블린 (Dublin), 워터퍼드 (Waterford) 및 리머릭 (Limerick)과 같은 여러 도시에서도 이러한 선진사례를 적극적으로 활용하고 있다.

브뤼셀의 자전거 및 걷기 캠페인은 비단 어린이들 만을 대상으로 하는 것은 아니다. “Bike to Work (자전거로 출근하기)”[31] 또는 “Bike Experience (자전거 경험)“[32]과 같은 인식 제고 캠페인도 교통수단을 자전거로 전환하는 데 기여하고 있으며, 50 ha (유럽 내 두번째로 큰 규모)를 보행자 중심 구역으로 확충함으로써 걷기를 장려하고 있다.

31. Bike to work(자전거로 출근하기) 웹사이트:https://www.biketowork.be/
32. Bike Experience(자전거 경험) 웹사이트:https://bikeexperience.brussels/

안전한 걷기 및 자전거 타기를 위한 활동 조직하기

소셜미디어를 활용하여, 시민들을 참여시킨다:

- 소셜 미디어 상에 걷기와 자전거 타기를 홍보한다. 올해의 콜투액션 (CTA, 행동을 유도하는 마케팅 용어) 및 다음의 해시태그(#WalkWithUs 함께 걸읍시다)를 활용한다.
- 걷기 챌린지: 소셜 미디어 상에서 캠페인을 출범 시키고, 해당 지역의 상점주들의 참여를 유도한다. 주말 동안에, 좋아하는 카페 또는 공원에 걸어서 가는 데 얼마나 걸리는 지를 사람들에게 물어본다. 그리고 나서, 그 말이 맞는지 확인해 본다! 사람들의 예상 시간이 실제 걸리는 시간보다 분명 길 것이다. 일단 도착하고 나면 쇼핑을 하거나, 맛있는 커피나 케익을 먹을 수도 있으며, 집으로 돌아올 때는 다른 루트를 선택할 수도 있다.
- 소셜미디어에 셀카 콘테스트를 열고, A에서 B까지 감에 있어 신체를 이용한 활동적 이동수단을 가장 적극적으로 활용한 사진을 올린 사람에게 상을 수여한다! 부상으로 경품이나 걷기/자전거 관련 서비스를 제공한다.

걷기 및 자전거는 단순한 이동수단을 넘어, 사람과 사람을 연결하는 수단이기도 하다:

- 신체를 이용한 활동적 이동수단은 저렴하며, 누구라도 가능해야 한다. 걷기 및 자전거 인프라가 잘 갖춰진 도시일수록 교통약자들의 접근성이 더 높아짐을 보여준다.
- 사람들로 하여금 걷기나 자전거를 탄 경험에 대해 공유하도록 한다. 예를 들어, 활동적 이동 수단의 "매니아 " 들이 한 주 동안 자신의 일상적 이동 시에 지원자들을 함께 대동하며, 가장 좋은 루트를 소개해준다.
- 회사 및 학교의 경우는 직원 또는 학생들이 어디에 살고 있는지 지도 상에서 알려 달라고 한다. 출퇴근 하는 경로가 같은 사람들은 도보 든 자전거로든 같이 다닐 수 있을 것이다.

- 보다 많은 사람들이 걷기나 자전거 타기에 동참시키기 위해, 직장이나 인근지역 및 학교 내에서 활동적 이동수단을 얼마나 활용하는 지 파악하고 경쟁할 수 있는 요인을 마련한다. 집에 차를 두고 나오는 사람들에게는 부상으로 자전거 또는 추가로 휴일 제공을 주는 등 실질적인 인센티브를 제공한다.
- 공통의 모바일 애플리케이션을 통해서 다른 도시와 서로 협력하고, 도시 간 경쟁에 참여하기도 한다. 어느 도시가 가장 많은 조치를 취하는지 비교해 본다.
- 신체를 이용한 활발한 이동수단은 걷기, 자전거, 전기자전거, 화물자전거, 퀵보드, 롤러 블레이드, 스케이트 보드 또는 호버보드 등 매우 다양하다. 사람들이 새로운 교통수단을 시험해볼 수 있는 "활동적 이동수단 센터" 를 일시적으로 조직해 본다.
- 참가자들을 위한 임시 표지판 시스템을 실시한다. 도보나 자전거로 특정 지점까지 가는 데 걸린 소요 거리 및 시간을 표지판에 적어 둘 수 있도록 말이다.
- 자신이 사는 도시에 대해 자동차를 이용한 길로만 알고 있는 경우가 대다수이다. 걷기나 자전거를 이용하는 " 대안 투어 " 를 조직하면, 마치 관광객의 시선으로 자신의 도시를 새롭게 발견하는 시간이 될 것이다!
- 활동 주간을 활용하여, "팝업" 공원 또는 만남의 장소를 마련해 본다. 단순 주차장 대신, 새로운 친구를 만나 즐거운 시간을 보낼 수 있는 공간을 만들어 주는 것이다!

걷기 및 자전거 타기를 개선하는 노력이 일년내내 지속될 수 있도록 지역주민 및 이해관계자를 참여시킨다:

- 지역 주민들을 대상으로 자신의 도시에서 걷고 자전거를 타는 것에 대해 어떻게 생각하는 지, 어떤 변화를 기대하고 있으며, 어떻게 하면 차는 집에 두고 나오도록 설득할 수 있을 지에 대해 설문조사 하는 캠페인을 활용해본다. 만약 지속가능한 도시교통계획에 대한 협의 과정을 진행하고 있다면, 유럽교통주간은 이러한 과정을 시작하기에 절호의 기회임이 틀림없다!

- 해당 지역의 자전거 쉐어링 시스템 운영주체와 협력하여 활동 주간 동안에 특별할인을 해줄 수 있는지 문의해본다. 9월은 새로운 등교/출근 습관을 익히기에 참 좋은 달이기도 한다.
- 걷기나 자전거 타기가 보다 편안하고 매력적인 활동이 될 수 있도록 도와주는 모바일 애플리케이션이 많이 있다. 이러한 앱을 활용하여 사람들로 하여금 더 많이 걷고 자전거를 타도록 장려해 보는 것이 어떨까?[33]
- 미디어의 협조를 받아, 지역 라디오에 정규 방송을 내보낸다. 일부 라디오 방송국은 지역 프로그램에 할인을 적용해 주기도 하고, 무료 방송이나 후원/협찬에 대해서도 협상해 볼 수 있다.
- 해당 도시의 열차 및 대중교통회사와 협력하여, 사람들이 역사/정거장 까지 걷거나 자전거를 타고 올 수 있도록 해줘야 한다. 자전거 주차장을 쉽고 편리하게 사용할 수 있다면, 분명히 도움이 될 것이다.

장기적으로 도보 및 자전거 이용 비율을 높이는 비결은 교육이다:

- 도시에서의 걷기와 자전거 타기에 대해 알게 되는 나이가 어릴수록, 걷기와 자전기에 대한 호감이 생기고, 성인이 된 뒤에도 이러한 긍정적 태도를 갖출 가능성이 더 높다. 따라서, 학교와 함께 교육학적인 방법과 게임을 개발하여 신세대들이 활동적 이동수단의 대표 주자가 될 수 있도록 해주자.
- 화물차 및 SUV는 보행자나 자전거 이용자와 부딪혔을 때의 위험을 줄이고자 노력 해왔다. 이러한 차량에는 보행자 및 자전거 이용자를 감지하는 시스템이 장착되어 있어서 상당 수의 충돌사고를 미연에 방지할 수 있을 것이다. 이 밖에도, 트럭이나 승합차 운전자의 직접적인 시야 확보와 같은 개선 사항도 있다. 지역의 자동차 딜러와 함께 협력하여 보다 안전한 차량의 예가 무엇인지 보여주고 인식을 강화하도록 한다.
- 최대 85%까지 사고위험을 낮춰주는 반사경에 대한 캠페인을 어린이와 성인들을 대상으로 조직한다. 덴마크의 "국가 반사경의 날" 에서 영감을 얻어, 안전 반사경을 배포하고 "반사경 달고 달리기" 행사도 조직해보자.

33. http://mobilityweek.eu/eu-initiatives/social-biking-challenge/

표현과 메시지를 조정한다:

- 사람들로 하여금 걷거나 자전거를 타도록 하려면, 그들의 일상에 분명하고 확실한 '혜택'이 있다는 생각을 심어줘야 한다: 가격도 저렴하고, 공짜로 헬스장 다니는 효과와 같으며, 자동차 보다도 빠른 수단이라는 홍보가 필요하다. 건강이나 환경에 기반한 홍보만으로는 때로는 너무 추상적으로 들릴 수 있다.
- 모든 교통 수단 간의 상호 존중을 장려하고, 가장 취약한 보행자나 자전거 이용자에게 우선권이 있음을 운전자들에게 상기시킨다.
- 걷기와 자전거 타기를 보다 활성화 하려면, 기존의 편안하고 좋은 인프라를 충분히 활용하면서 바람직한 태도를 고취시키도록 한다.
- 안전에 대해 너무 말하지 말라. 사람들은 흔히 도로 안전을 위험과 동일시하는 경향이 있다.
- 특정 구역에 차량 진입을 제한 한다는 것은 (자동차에 대해) 폐쇄하는 것이 아니라, 사실은 (사람들에게) 이를 **개방**하는 것이다!

목표는 야심 차게!

- 도시 전역에 차 없는 날 (Car-free Day)을 조직한다.
- 올해의 차 없는 날이 일요일 (9월22일)이다 보니, 가족들과 관광객들을 위한 교통 대안을 설계하고 홍보하여 사람들이 여러가지 이동수단을 경험해 보는 기회를 제공해 주자. 비엔나처럼 자동차가 사라진 거리에서 페스티벌을 개최해 볼 수도 있다. https://www.streetlife.wien/streetlife-festival/
- 세계 기록을 깨 보는 것은 어떠한가? 세우거나 깨트릴 세계 기록은 상당히 많다. 상상력을 총동원하여, 시민들과 함께 신체를 이용한 활동적 이동수단에 관한 세계 기록을 세워 보도록 하자.
- 유럽교통주간의 독일 국가 코디네이터가 준비한 지역 캠페인 운동가들을 위한 "액티비티 박스 " 에서 영감을 얻어 보자.

참고 링크

European Commission 유럽의회

DG MOVE https://ec.europa.eu/transport/home_en

- Urban Mobility: https://bit.ly/2kLbVDu
- Road Safety, Walking and Cycling as Transport Modes https://bit.ly/2TlOFeq
- Cycling: https://bit.ly/2I77OOO

European organisations, platforms and projects 유럽 프로젝트, 기관, 플랫폼 등

CIVITAS: https://civitas.eu/

- Thematic Group: Car-Independant Lifestyles: https://bit.ly/2UISIWM
- CIVITAS INSIGHT, The high potential of walking: https://bit.ly/2KPuky6
- CIVITAS INSIGHT, Accessible mobility: enabling independent living for all: https://bit.ly/2Gx7DdO

Eltis: http://www.eltis.org/

Walk 21: https://www.walk21.com/

European Cyclists Federation: https://ecf.com/

- ECF Map of ideas: https://bit.ly/2CiVt4e FL

OW: http://h2020-flow.eu/

- FLOW Quick Facts: https://bit.ly/2ve8wjS

ISAAC, Pedbike planner: https://www.pedbikeplanner.eu/#home

National and local initiatives and good practices 중앙, 지역 이티브와 우수 사례

- Activity box (and other materials) developed by the German EUROPEAN**MOBILITY**WEEK National Coordinator: https://bit.ly/2Br5Lmz
- Vienna's platform for walking: https://www.wienzufuss.at/ and cycling: https://www.fahrradwien.at/
- Transport for London. Economic benefits of walking and cycling: https://bit.ly/2qQVqYO

캠페인 참여 방법

- 3개의 참여 영역
- 참가 신청 방법
- 캠페인 기획 방법

3가지 참여 영역

아래의 한가지에 해당하면 유럽교통주간 참여로 인정됩니다.

” 올해의 주제를 고려한 한 주간(9월 16-22일)의 행사 등록
” 지속가능한 이동수단으로의 전환을 위한 지속적인 대책 등록
(1년 기간 안의 기존 대책이라도 캠페인 주간에 홍보한다면 해당)
” ‘차 없는 날(9월 22일이 최우선) ' 기획을 통해 보행자, 자전거, 대중교통 수단만을 이용하도록 배려 하고 통근 시간대를 포함)

위 세가지 영역에 모두 해당되는 지방정부의 경우 ‘우수(golden)참가자’로 간주될 예정이다.

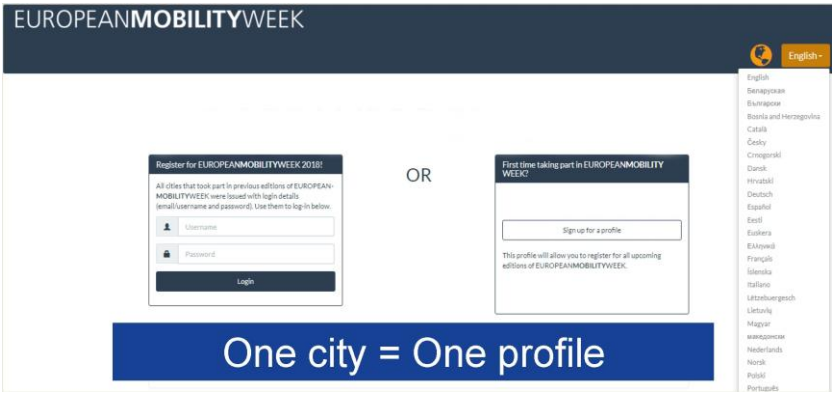
참가 신청 방법

->참가 서류 제출 - 이클레이 한국사무소 (별도 공지)
참가 신청양식 제출
참가헌장 제출
->온라인 등록
아래 사항 참조

온라인 참가 신청 방법

1) www.mobilityweek.eu을 접속하여 ‘registration(등록)’버튼 클릭 .

2) 등록 혹은 기존의 아이디(기존 등록 했던 경우)를 활용하여 로그인 후, 한국어를 오른쪽 상단에서 선택하고, 프로필 작성완료 .

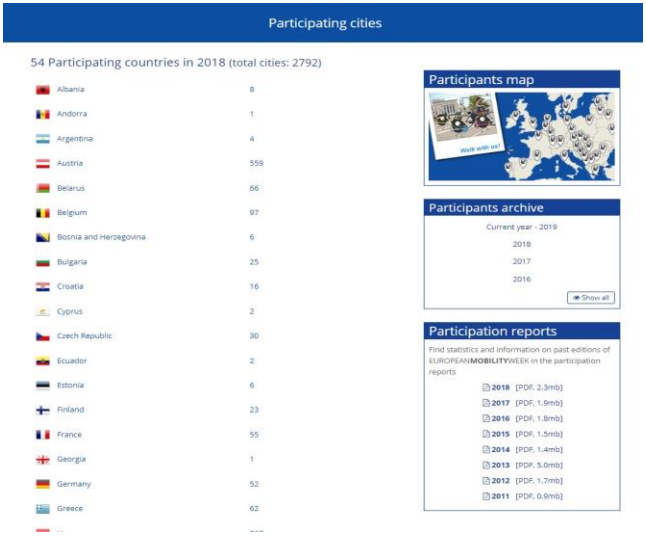


3) 아래 내용 작성하는 칸이 나오면 영어로 기입 (불가능 할 경우 한국어로 작성 후 이클레이 한국사무소에 공지. 추후 영어로 변경 지원) * 이 부분이 나중에 홈페이지상 노출되는 부분임

- 9월 16-22 한주간의 행사 내용들
- 한주간 홍보하는 행사일로부터 1년 미만의 지속가능한 정책
- ' 차 없는 날' 장소와 내용

4) 온라인 등록 신청을 하면 한국 코디네이터의 승인을 통해 온라인 상에 등록이 노출되며 등록자는 확인 메일을 받게 됨. 홈페이지의 'Participants(참가자)' 항목에 노출된 것을 확인 하면 완료! (추후 정보 수정 가능함)

참가 헌장도 제출할 것!



캠페인 기획 방법

올해의 주제 분석을 시작으로 필요 요소들이 무엇이고, 자신의 마을 또는 도시 더 나아가 국가라는 큰 틀에서 보았을 때 어울릴 만한 핵심 사항이 무엇인지 먼저 파악한다. 기존의 선진 사례에 우선순위를 둔다. 이를 어떻게 확장 시키거나 더 발전시킬 수 있을 지를 검토하고, 이후 개선을 위한 변경 작업을 추진하도록 한다.

정치적 지원 확보. 연간 주제와 해당도시와의 연관성이 부족하여, 행정당국이 주제와의 연결점을 찾는데 어려움이 있다면, 해당 국가 코디네이터에게 자문을 요청해 본다.

전파하고자 하는 메시지가 너무 논쟁적이거나 부정적이지 않아야 한다. 개인 차량으로 인한 부정적인 경제 효과를 타개하기 위해, 개인승용차, 트럭 및 기타 차량들을 도로에서 완전히 몰아내는 것을 현실적으로 기대할 수 없기에, 대중과 기업들에게 물류를 이동하고 수송하는 다양한 옵션이 있음을 보여줄 수 있어야 한다.

증거 수집. 해당 마을 및 도시에서의 지속가능한 교통을 뒷받침해줄 수 있는 사실적 근거 및 수치를 수집한다. 서로 다른 여러 대상집단을 설득하기 위한 메시지를 강조하고자 할 때, 이를 근거자료로 활용한다.

효과적인 파트너십 체결. 스마트한 지속가능 교통을 달성한다는 것은 정치적인 지원 뿐만 아니라 헌신적인 파트너십을 요구하는 장기적인 프로세스일 수 밖에 없다. 따라서, 지방정부가 이러한 파트너십을 체결할 수 있도록 북돋워 주고, 가급적 많은 지역 주체들의 동참을 이끌어 내야 한다. 각 지방정부는 서로 다른 행사 마다 이와 연관이 있는 지역 파트너를 구하도록 해야 하며, 이들과 긴밀히 협력하여 유럽교통주간 준비를 조율해 나가야 한다.

따라서, 시당국은 (대중) 교통기관, 환경, 건강 및 스포츠 관련 협회, 지역 기업 (고객, 협력사, 파트너 등 외부 인사 포함) 및 (지역) 미디어와의 파트너십을 체결해야 한다.

기업이 참가에 대한 관심을 보이는 이유는 기후변화에 대항하고 지역사회와 직원 건강을 지켜야 하는 기업의 사회적 책임을 받아들이고 있음을 외부에 드러내 보이고 싶기 때문이다. 지방정부는 이러한 점을 십분 활용하여, 보다 많은 파트너의 동참을 이끌어 내야 한다.

유럽교통주간 (9월 16일~22일)에 참여할 자격은 되지 않지만 보완적 활동을 계획하고 있는 기업, 기관 및 기타 잠재 파트너들도 개별적으로 등록이 가능하다. 모빌리티 액션(**Mobility** Action)이 별도로 마련되어 있어, 이러한 기관들도

웹사이트 (www.mobilityweek.eu/about-mobilityactions/)에 방문하여 활동을 등록할 수 있다.

기존 프로그램 강화. 지역 단위이든 국가 전반이든, 해당 캠페인 핵심과 어떤 식으로 든 연관이 있는 기존 프로그램들이 많이 있을 것이다. 이런 기존의 프로그램과 접목하면, 주장에 더 힘이 실리고, 메시지를 보다 강화 시킬 수 있으며, 다소 수고를 줄일 수 있다.

9월16일-22일 주간의 활동

도시에서 자체 프로그램 개발 시, 캠페인의 연간 주제에 대한 포커스를 잃어서는 안 된다. 그러나 지속가능한 도시교통과 연관된 특별 주제에 대한 활동을 조직할 수는 있다. 다음은 반복적으로 이뤄지고 있는 활동의 예시이다.

유럽교통주간의 공식 출범

9월 16일에 있을 공식 및 언론 행사는 캠페인을 출범시키기에 둘도 없는 절호의 기회이다. 출범 행사 시, 다음을 이행하도록 한다:

- 확고한 의지를 알릴 수 있도록 정계인사와 함께 공개적으로 헌정에 서명한다.
- 도시에서 기획한 항구적 대책을 출범시킨다.
- 대중교통 특별할인 시스템을 도입한다.
- 가이드와 함께하는 걷기 투어나 특정 수 이상의 사람들과 함께 자전거 타는 활동을 조직한다.

언론, 파트너 및 시민을 미리 초대해 두는 것을 잊지 말자!

대중 교통

대중교통 기관/주체들은 교통 수단 간 연계 체계를 촉진하기 위한 기회로 교통주간을 활용할 수 있으며, 이로써 연계체계가 승용차 이용에 대한 실질적인 대안이 될 수 있음을 입증할 수 있다.

다음은 주로 대중교통을 활용한 활동들이다.

- 대중교통을 이용한 출퇴근: 특별요금 적용, 근처 정류장이나 버스 안에서 퇴근 후 음료 제공, 통근자 도전사항 설정, 대중교통 운영주체와 통근자 간의 토론의 장 마련, 승객들에게 카풀 및 카 쉐어링에 대한 정보 제공

- 대중교통의 접근성: 장애인과 같은 교통약자의 어려움을 이해할 수 있도록, 해당 기관의 협조를 받아 휠체어나 안대를 활용한 활동 전개
- 승객 및 운영자들과의 의사소통: 사용자의 만족감과 기대를 알아보기 위한 설문조사 실시, 빈도, 속도 및 경로 등 대중교통에 대한 설명을 들을 수 있도록 대중교통회사 관리사무소 방문, 새로운 청정 지능형 차량에 대한 시승식 등 혁신적인 대중교통에 대한 전시회 준비 등

자전거

자전거 타기는 "살기 좋은 도시"를 만드는 의제와 여러모로 맞닿아 있다. 자전거는 공간과 에너지를 절약해 줄 뿐만 아니라 소음이나 대기오염을 발생시키지도 않는다.

아래 명시된 활동들은 자전거 타기의 효과에 주목하기 위한 제안사항이다.

- 자전거를 이용한 출퇴근: 정보센터 마련, 자전거 초보와 고수 간 "파트너 맺어 주기 " 프로그램, "자전거 타고 출근하는 날 " 조직, 자전거로 출근하는 사람에게 아침식사 제공, 자전거 도전을 위한 어플 활용, "소셜 자전거 챌린지[1]" 참가 등
- 자전거 서비스 및 인프라: 지역 자전거 협회와 공조, 자전거 수리 서비스 제공, 안전한 자전거 루트에 대한 정보 제공, 최근에 개통한 자전거 도로 달리기, 자전거에 도난방지용 일련번호 장착에 대해 지역 자전거 협회 또는 경찰에 문의 등
- 자전거도 패션이다: 신규 자전거 모델 및 시제품 전시회 조직, 사이클링복 패션쇼 개최 또는 사이클링 키트 개발 등

걷기

종종 잊기는 하지만, 걷는 것도 중요한 이동 수단에 속한다. 아래 제안된 활동을 조직하는 것도 비교적 용이하다.

- 도보를 이용한 출퇴근: 기업 차원에서 걸어서 출퇴근 하는 직원을 보상해 줄 수 있도록 권장 (i.e. 아침식사, 금전적 인센티브 또는 연차휴가에 추가 2분 부여)

1. https://bit.ly/2fCJ5Wm

회사 최고 경영자가 회사 주변 거리를 걸어보고 보행자들의 접근성에 무리가 없는지 평가한다.

- ‘살아있는 거리’: 의회 지도부들이 물리적 장애물, 깨진 도로, 불법주차, 쓰레기 무단 투척과 같은 문제들을 살펴볼 수 있도록 걸어서 도시 곳곳을 관찰 수 있도록 준비한다.
- ‘주차의 날’: 시민들을 초대하여, 주차 공간을 보다 창의적인 방식으로 활용해 보고, 다소 무미건조한 거리에 나무를 심고, 상점주들도 캠페인에 참여할 수 있도록 주선한다.
- 학 교 : 어린이들이 고위급 관리들과 함께 학교에 등교해 보고, 뱀 (Snake) 게임과 같은 경쟁 또는 활동도 좋은 아이디어가 될 수 있으며, 새로운 기술을 활용하여 어린이들과 교감한다.
- 녹색길: 기존 및 비공식적인 (주의 요함) 녹색길로 지역 대표들과 함께하는 도보/자전거 여행 또는 피크닉 행사를 조직한다.

책임 있는 승용차 이용

어쩔 수 없이 자동차를 꼭 운전해야 하는 사람들도 보다 지속가능한 도시 환경을 만드는 데 기여할 수 있다.

아래 명시된 바와 같이, 안전운전에서부터 다인승 차량 운행 (카 쉐어링)에 이르기 까지 다양한 활동을 검토해 볼 수 있다.

- 교통체증에 발이 묶인 개별 차량 운전자들에게 "스트레스 공 (Stress ball) " 이나 다른 물체를 건네 주어, 자신 행동의 결과를 인지시킨다.
- 자동차운전연습학원 관계자를 초빙하여, 에너지효율적 운전에 대한 수업한다. (에코 드라이빙)
- 스쿨버스 운전사, 택시운전사, 회사나 기관 소속 운전자와 같이 직업상 운전을 하는 사람들에게 친환경 운전을 장려한다.
- 지역 정유소와 함께 캠페인을 전개하여, 타이어 공기압을 규칙적으로 점검한다. (0.4바 이하는 연료 소모 10% 증가)
- 특정 기간 동안 운전 면허증을 양도하는 대신 대중교통 티켓을 받도록 하는 대회를 조직한다.
- 지역 라디오의 교통 정보 방송 시, 교통체증에서 벗어나기 위해서는 다른 교통수단으로의 전환 및 연계가 이루어져야 함을 촉구하는 메시지를 내보낸다.
- 카쉐어링 및 카풀 프로그램에 대해 발표한다.
- 해당 도시에 카쉐어링 프로그램이 없는 경우, 앞으로 프로그램을 실시할 경우 이에 동참할 의사가 있는지 확인하는 설문조사를 실시한다.
- 대중들이 청정, 전기, 하이브리드, 천연가스 차량을 눈으로 직접 보고 시승해 볼 수 있는 전시회를 주관한다.
- 언론의 주목을 끌 수 있도록 유럽교통주간 동안 시장이 전기차를 탈 수 있는지 확인해본다.

도시 화물 이송

지속가능한 교통이란 도시 내에서 사람의 이동 방법만을 말하는 것이 아니라 물류 수송 방법 역시 포함하는 개념이다. 지속가능한 도시화물의 고착을 위해서는 화물용 자전거 시승을 비롯한 배송/배달에 관한 전시회를 주관하고, 새로운 화물 자전거 쉐어링 프로그램을 출범시키며, 행사 물류 관리에 화물용 자전거를 활용해 본다.

브뤼셀 자유대학교 (Vrije Universiteit Brussel)의 연구 및 자전거 물류 (Cyclelogistics) 프로젝트의 경험에 따르면, 유럽도시 내 물류의 50~70%는 (화물) 자전거로 전환이 가능하다고 한다.

배송/배달 차량을 위한 공간을 지정한다. 차 없는 구역 바깥에 위치한 플랫폼이나 주차공간은 상점으로 배달될 물품을 보관해두는 공간으로 사용한다. 해당 물품을 상점까지 배송하는 일은 청정 자동차가 담당한다.

교통관리

행동의 변화를 꾀하는 데 있어 교통관리는 막강한 힘을 발휘할 수 있다. 유럽교통주간 동안, 지방정부에서는 학교 및 기업과 파트너십을 맺고 학교 교통계획 및 통근 계획을 시행해 볼 수 있다.

지속가능한 통근에 대해 기업 뉴스레터에 홍보함으로써, 행동의 변화를 장려해보고, 지속가능한 회사에 대해서는 상을 수여하며, 교통 문제에 대한 직원 실무단 또는 코디네이터를 지정한다.

지속가능한 도시교통계획 (SUMP)

유럽교통주간은 지속가능한 도시교통계획 (SUMP)에 대한 관심을 촉구하기에 매우 좋은 기회이다. 해당 도시의 지속가능한 도시교통계획을 보다 활성화하기 위한 여러 활동을 다음과 같이 조직해 볼 수 있다:

- 교통 개발에 대한 가능한 시나리오를 전시한다.

- 도시교통계획에 대한 회의를 조직한다.
- 도시교통에 대한 지역사회 회의를 주선한다.
- 도시교통계획안 중 일부를 발표/실행한다. (신규 버스노선, 새로운 "파크 앤드 라이드 (Park & Ride) " 시설, 자전거 도로, 녹색통근자계획, 교통센터 등)

레저 및 여가 활동

여가 활동이야 말로 안전하고 조용한 자동차 없는 환경 속에서 도시를 재발견하고 만끽할 수 있는 기회이다. 그렇다 하더라도, 유럽교통주간의 핵심은 스포츠나 문화가 아니라 도시 교통이어야 한다.

- 도시를 탐험해 볼 수 있는 특별 셔틀서비스
- 여행 가이드나 친목 모임에서 조직하는 투어
- 스포츠 가게, 학교, 협회 등과 함께 도보자 경주 조직

- 호텔 열쇠로 대중교통이나 자전거 세어링 시스템도 이용할 수 있도록 한다.
- 공공 장소에서의 무료 콘서트, 연극 공연, 길거리 공연, 예술가 및 광대 공연 등을 조직한다.
- 사람들의 의견을 모을 수 있는 흰 벽을 메인 광장에 설치한다.
- 지역 스포츠 협회, 상점 및 사업자들에게 길거리 스포츠 행사를 조직해 줄 것을 제안한다.
- 마차, 관광열차, 태양열 보트 등 특별한 교통 수단을 타볼 수 있는 기회를 제공한다.

건강과 관련된 활동

교통이 유발하는 건강 문제는 대부분의 인구에게 영향을 미치지만, 특히 어린이나 노약자와 같은 취약 계층에게 더 큰 영향을 준다.

교통과 건강에 관한 활동을 조직함에 있어, 지역 의료 서비스, 의료 보험회사, 의사 협회와 스포츠 단체들은 적절한 파트너가 될 수 있다.

- 대기 질 모니터링 네트워크, 환경/에너지 관리국 (EEA, IEE), 소음에 관한 정보 및 문서 센터 (INCE, CIDB)에 대기와 소음에 관한 전시회를 개최해 줄 것을 요청한다.
- 경찰/자동차기술통제센터 등이 주차장 차량에 대한 공해방지 테스트를 실시해 줄 것을 요청하다.
- 건강보험회사를 초빙하여, 신체활동이 주는 건강상의 혜택과 신체 활동을 일상에 접목시키는 방법에 대한 정보를 제공해 준다.
- 건강에 대한 인식을 강화할 수 있도록, 병원/의사에게 건강검진을 해줄 것을 요청한다. (혈압, 순환, 체중, 골밀도 등)
- 서로 다른 교통 수단을 이용하더라도 사용할 수 있는 이동식 대기 질 측정 장비를 활용한다.

지속 가능한 대책 (항구적 방식, 즉 정책 개선)

업데이트 된 지속 가능한 대책 목록은 등록 시 온라인 양식에서 확인할 수 있다. 본 장에서는 해당 마을이나 도시에서 실행할 수 있는 많은 지속 가능한 대책을 간단히 소개하고자 한다.

참여 도시들은 개인 승용차에서 친환경적인 이동 수단으로의 전환에 기여할 수 있는 새로운 항구적 대책을 발표해야 한다.

가능한 경우, 걷기, 자전거, 대중교통에 유리하도록 도로를 항구적으로 재배치하는 대책이 적어도 한 개는 포함되어 있어야 한다. (예: 보행자 도로 확대, 자전거 및 버스도로 신설, 새로운 도로 안전 정비체계, 속도 제한 강화 등)

이러한 대책을 위해 막대한 투자를 할 필요는 없다. 이는 지속가능한 도시 교통에 대한 지방 정부의 확고한 의지를 보여주기 위한 것으로, 다음은 가능한 항구적 대책의 예시이다 :

대중 교통

- 대중교통망의 개선 및 확대 (다인승차선, 정거장 및 전용차선 신설, 예비 영역 (reserved areas) 마련 등)
- 증차 및 급행서비스 도입 등
- 대중교통으로 청정자동차 활동 (전기, 하이브리드, 천연가스 등)
- 교통 수단 연계 티켓
- 다양한 대중교통 수단 통합 서비스
- 주요 직장 가까이에 정류장이 들어설 수 있도록 운영주체와 협상
- 피크 타임 이외에는 자전거를 차량에 싣고 다닐 수 있도록 허용
- 대중교통 정거장에 자전거 거치대 신설
- 버스 정거장 개조
- 접근 가능한 형식으로 시간표 등 기타 정보 제공 (큰 글씨, 점자, 음성 형식 등)
- 접근성을 위한 인프라 개조 (저상버스, 엘리베이터, 경사로 등)
- 웹사이트, 모바일 애플리케이션, 전단지 등을 통한 액세스 수준에 대한 정보 확보
- 새로운 형식의 시간표, 웹사이트나 애플리케이션, 다양한 교통수단에 대한 열린 정보 서비스를 소개하고 고객의 생각을 알아본다.

자전거 시설

- 자전거 네트워크 및 설비의 개선 (확장, 개조, 표지판 설치, 주차장, 잠금 장치 등)
- 공공 자전거 또는 자전거 쉐어링 시스템 마련
- 직원, 주택소유주 및 방문객 등에게 정보를 제공하기 위한 자전거 정보 센터 설치
- 자전거 이용자들을 위해 옷 갈아입고 샤워하는 시설 제공
- 안전한 자전거 주차설비 구현
- 공공 및 회사 자전거 풀(pool)을 위한 자전거 구매
- 공공 자전거 수리점 설치
- 공공행정건물, 사무실, 쇼핑센터 입구 쪽으로 자전거 주차장 위치를 재설정

보행자 구역

- 보행자 구역 신설 혹은 확대
- 인프라 개선 (육교, 포장도로, 보행자 횡단보도, 신호등 등)
- 공공 장소의 재분배 또는 보행자화

자동차 이용 및 소유의 새로운 방식

- 온라인 카풀 및 카쉐어링 시스템 출범
- 책임 있는 자동차 이용 (에코 드라이빙 등)
- 청정 자동차 이용
- 전기 자동차를 위한 충전소 설치

화물 운송

- 화물 운송에 대한 신규 규제
- 청정 자동차 이용
- 화물 운송을 위한 하역장 설치

주차

- 주차 및 주차금지 구역 신규 도입
- 보다 엄격한 주차규칙 시행
- 주차 규정에 대한 정보 제공
- 러시 아워에 몰리는 교통혼잡을 경감할 수 있도록 탄력근무제 도입
- 카풀 참여자를 위해 (출입구와 최근접) 가장 좋은 주차 공간 확보
- 응급 상황 시 카풀 참여자 귀가 교통편 제공
- 사무실 출입구와 멀리 떨어진 곳으로 주차 공간 재배치

도로안전정비 및 접근제한 시스템

- 학교 주변 감속 프로그램
- 외 부 주차구역의 축소
- “파크 앤 라이드 " 지점 마련
- 도시중심부로의 영구적 접근 제한

접근성

- 접근성 계획 착수
- 교통약자를 위한 시설 마련
- 구조적 장애물 제거
- 보행자 도로의 저상화 및 확대
- 점자보도블럭 및 휠체어를 위한 경사면 설치
- 교통신호 음성안내 서비스

교통 관리

- 통근 및 통학 교통 계획 채택
- 교통 센터 및 정보서비스 제공
- 교육자료 개발
- 지역주체들과의 협의를 통한 도시교통계획

- 사업주에게 인센티브 및 보너스 제공
- 상업 및 기타 사회생활구역에 대한 접근성 증대

치 없는 날 (Car-free Day)

차 없는 날은 새로운 교통모델 및 지속가능한 교통을 테스트해보는 좋은 시험대가 된다. 그러나 차량을 통제한다는 것은 관료주의적인 어려움에 부딪힐 수 있기 때문에 차 없는 날을 조직하려면 사전에 미리 계획을 세워야 한다.

차 없는 날은 언제인가?

유럽도시들로 하여금 원래 날짜인 9월 22일에 차 없는 날을 기념할 것을 권고하고 있다.

그러나, 행사의 목적에 부합하기 위해, 유럽교통주간 (9월 16일 ~ 22일) 중 하루로 변경해도 무방하다. 해당 주간 동안 차 없는 날을 최소한 하루는 조직해야 한다.

1년 중에 (예시: 3월 또는 6월) 차 없는 날을 재차 조직하는 경우, 이는 모빌리티 액션 (**Mobility** Action)으로 등록하는 것이 바람직하다.

차 없는 날이란 무엇인가?

한 도시 내에서 차 없는 구역은 하나 또는 여러 곳을 지정할 수 있다. 해당 구역(들)은 하루 중 대부분의 시간 동안 차량의 통행이 제한된다. (i.e. 정상 근무시간 한 시간 전부터 근무시간 한시간 후까지)

오로지 보행자, 자전거, 대중교통 및 LPG(액화석유가스), NGV (천연가스차량), 전기차와 같은 청정 자동차의 통행 만이 허용된다.

한 곳 이상을 차 없는 구역으로 설정하는 경우, 보행자 통로를 통해 해당 구역들을 서로 연결할 수도 있다. 운전자를 위한 구체적인 정보가 게시되어 있는 완충지역으로 차 없는 구역을 보완할 수도 있다.

‘차 없는 날(Car-free Day)’에 동참하는 것이 왜 중요한가?

'차 없는 날’은 유럽교통주간에 참여하기 위한 세가지 조건 중의 하나이며, 유럽교통주간상 신청 도시의 경우는 의무사항이다.

그러나 ‘차 없는 날’은 그 이상의 의미를 갖는다. 도시들은 ‘차 없는 날’을 맞이하여 보행자 구역을 설정하고, 자동차가 사라진 방대한 공공장소에서 대규모 행사를 개최할 수 있는 기회를 얻게 된다.

축제 분위기를 차지하고 라도, 이러한 행사는 도심에서 차가 사라진다면 어떤 모습일지를 지역주민들에게 보여주는 절호의 기회로 삼을 수 있다.

이 밖에도, 차 없는 날은 영향력이 있다 (http://www.irceline.be/fr/nouvelles/journee-sans-voiture-en-ville-dimanche-17-septembre-2017). 특정 날과 그 전후날의 대기 질 및 소음을 측정하고 그 결과를 시민들과 공유한다. 이를 개선하기 위해서는 시민들의 행동변화와 차에 대한 의존성을 줄이는 생활 습관의 수용이 필요함을 보여준다. 이는 기후변화에 대한 대응 및 도시에서의 건강과 삶의 질 향상에 대한 성패가 달려있는 일이다.

차 없는 구역은 어떻게 설정하는가?

차 없는 구역의 위치 및 크기는 지역의 상황을 고려하여 신중하게 선택해야 하며, 차 없는 구역은 다음의 기준에 부합해야 한다.

- 특정 이슈 (소음, 대기 질 등)에 대한 시각화가 가능하다.
- 계획된 대책을 발표 또는 테스트 (i.e. 영구적 보행자 구역) 할 수 있다.
- 특정 집단을 (어린이, 근로자 등) 대상으로 한다.
- 차 없는 구역 내에 위치한 기업의 동참 의지가 분명하다.

차 없는 날을 기념하기 위한 구역을 선정할 때, 평상시 해당 지역을 방문하는 이용객의 수 뿐만 아니라 차 없는 날에 추가로 방문하게 될 이용객의 예상 수를 함께 고려해야 한다.

주변 지역에서 요구되는 주차시설에 대해서도 생각해볼 필요가 있다.

차 없는 구역을 하나 이상 지정하는 경우는 해당 구역들을 연결하는 통로를 만들어 놓아야 한다.

예외 차량을 허용하면서도, 차 없는 구역의 통행 제한을 확보하는 방법은 무엇인가?

차 없는 공간으로의 진입을 모니터링하고 장벽을 설치해 놓는다. 이는 도시교통당국, 경찰 및 기타 지방 정부의 지원이 필요한 부분이다.

접근 권한이 있는 차량 목록을 정리해 두어야 한다. 청정 자동차 (LPG, NGV, 전기차 등)이외에, 의료 전문의, 장애인 및 긴급복구업체의 차량에 대해서는 예외적으로 통행이 허용된다.

응급서비스 차량 (경찰차, 소방차, 구급차) 및 전기/가스작업차량은 해당 구역으로 자동 출입할 수 있다.

상기 차량 외, 예외 차량 신청은 관련 의회 부서에서 관할하도록 한다. 예외는 최소로 해야 한다.

거리를 비워 둘 수 있도록, 지역 주민들은 하루 전날 승용차를 이동시켜 놔야 한다. 특별 주자장을 제공해야 할 필요가 있을 수도 있으며, 주차장 운영주체와 계약을 체결해야 될 수도 있다.

아니면, 지역주민들이 차 없는 구역 외부로 차량을 빼는 것은 허용하되, 특정 시간 전에 다시 차를 갖고 들어오지는 못하도록 한다. 이런 경우, 차는 주차장에 두고 들어 와야 한다.

일반적인 조건을 준수하는 경우, 특정 시간 (차후에 명시)까지는 물류 배송도 허용이 된다. 낮 시간에 배송을 해야만 하는 업체를 위해 차 없는 구역 외부에 하역장을 설치해 둘 수 있다. 해당 하역장에서 내린 물건은 청정 자동차나 화물용 자전거를 이용하여 목적지 까지 배송된다.

차 없는 날 이용 가능한 대안적 교통수단은 무엇인가?

차 없는 날 이동하기 위한 가장 손쉽고 효과적인 방법은 대중교통을 이용하는 것이다. 다음과 같은 조치를 취하는 것이 바람직하다.

- 대중교통 서비스 빈도 증가
- 교통약자를 위한 접근성 강화
- 무료 또는 특별 요금 도입
- 특별 프로그램 (주차표와 버스표 또는 버스표와 기차표 겸용 티켓; 영화관, 수영장 등의 할인혜택이 들어가 있는 티켓 등)

도심지역 및 특정 경로 (도시 투어, 순환도로 등)에 위치한 자동차 주차장을 잇는 방법으로 셔틀버스를 운행하는 것도 좋은 방법이다.

청정 자동차 (LPG, NGV 및 전기차) 는 물류 배송 또는 장애인의 통행을 위해서 차 없는 구역 내에서도 운행할 수 있다.

자전거 역시 중요한 대안적 이동 수단이 된다:

- 지역 자전거 동호회 및 협회의 참여를 유도한다.
- "파크 앤 라이드 " 시설, 철도역 및 버스 정거장 등에서의 자전거를 대여해 준다.
- 버스표와 자전거표 또는 주차표와 자전거표와 같이 티켓을 통합한다
- 자동차 열쇠나 등록문서를 제출하면, 자전거를 대여해 준다.
- 자전거 주차 시설 (지붕 있음)은 유인 시스템으로 예견되고 있다.
- 차 없는 구역 외부에, 안전한 자전거 루트를 명확하게 표시하여 지정해 둔다.
- 행사 물류 및 기타 용도를 위해 화물용 자전거를 이용할 수 있다는 점도 잊지 말자!

자동차는 어디에 두어야 하는가?

파크 앤 라이드 시설

지역주민들로 하여금 차를 놔두고 대중교통을 이용하도록 장려하기 위해, 별도의 주차시설을 도시 외곽에 마련하기도 한다. 이러한 주차장은 보조원 등 유인으로 관리되어야 하며, 차 없는 날의 차량통제 시간에 맞춰서 오픈해야 한다. 무료로 운행될 수도 있고, 주차표와 버스표 또는 주차표와 자전거표의 통합티켓을 받을 수도 있다. 정규 대중교통 노선에서 벗어나 있는 주자장의 경우는 특별 셔틀 서비스를 제공해주어야 한다.

편의 제공을 위한 주차장

자동차를 이용해야만 하는 사람들을 위해서 차 없는 구역 근처에 특별 자동차 주차장을 설치하도록 한다. 이러한 주차장은 누군가를 내려주거나, 한 시간 이내의 짧은 주차, 카 쉐어링, 공유차의 원활한 이용 및 화물 운송 등의 목적으로 활용할 수 있다. 그러나 장기주자 목적으로 사용해서는 안 되며, 차 없는 날에는 유인으로 운영되어야 한다. 해당 주차장에서 도시 중심부까지 운행하는 셔틀 버스를 운영할 수도 있다.

지역 주민을 위한 주차장

지역주민들을 위한 주차장도 별도로 마련해 두어야 한다. 해당 주차장은 차 없는 구역 내 또는 경계 인접지역에 위치하도록 한다. 행사 전날에 개방하여 행사 종료 후 다음날 까지 계속 열어 두도록 한다. 지역주민들이 차 없는 날 하루 종일 해당 주차장에 차를 두고 다닐 수 있도록 특별주차요금을 적용해 준다. 상세한 사항은 주차장 운영주체와 협의하도록 한다.